

## Alle Räder stehen still

**Schwere Zeiten für Berlins Bahnfahrer – und für Bahnliebhaber: Im Keller eines Flughafengebäudes hat seit 1982 der Modelleisenbahnklub Tempelhof seine Träume verwirklicht. 750 Meter Schienen, 500 Waggons, 45 Loks. Jetzt kam das Aus. Es war so etwas wie die Vertreibung aus dem Paradies**



photothek.net No: 00078132 Filename: 081119\_FATT\_PHT37.jpg Credit: Thomas Trutschel/photothek.net  
Caption: Miniaturschaffner mit Zug . Buecheloh , Deutschland . | Train Conductor with a Train . Buecheloh , Germany . | 28.03.2008 , 4

Halt! Im Berliner Stadtverkehr fühlt sich derzeit so mancher ausgebremst – im echten Leben wie im Maßstab 1:87. Foto: Thomas Trutschel/photothek.net Thomas Trutschel/photothek.net

Von **Torsten Hampel**  
11.9.2009 0:00 Uhr

Er ist besenrein, und es ist das Ende, und dann tut er das, was die Leute, denen er jahrzehntelang zur Verfügung stand, nun nicht mehr tun: sich wehren. Er lässt sich nicht abschließen. Der Keller 0035-0049 im Bauteil III eines riesigen Hauses auf einem noch riesigeren Gelände in Berlin-Tempelhof, das einmal ein Flughafen war.

Fünf Männer, Klewer, Brettschneider, Thiel, Bodewitz, Fredrich, fummeln drei Meter unter der Erde an einer Tür, die blechbeschlagen ist und grün gestrichen und an diesem Sommerabend auf einmal nicht mehr in ihren Rahmen passt, sie fummeln zwei Minuten lang, Schraubenzieher, Zangen, fünf Männer, eine Tür, handwerkliches Rätselraten und handwerklicher Sachverstand, „gespenstisch“, sagt Brettschneider, der Älteste, und dann, 18 Uhr 41: „Ach du Schande, jetzt is zu.“ Den Modelleisenbahnklub Tempelhof gibt es nicht mehr.

Die Männer packen die Zangen zusammen und die Schraubenzieher. Sie gehen die Stufen hinauf. Merkwürdig leichte Schritte, denken sie. Sie sind alle alt genug, um zu wissen, dass endgültige Schritte – auch wenn sie unfreiwillig sind wie diese – oft viel leichter sein können als erwartet, dennoch sind sie überrascht davon. Sie beobachten einander. Vielleicht weint ja doch noch einer. Vielleicht kehrt noch einmal einer um, wendet wenigstens den Kopf, vielleicht noch ein allerletzter Blick auf die grüne Tür. Keiner weint, keiner wendet den Kopf.

Klewer, Brettschneider, Thiel, Bodewitz, Fredrich, das anwesende Viertel der Klubmitglieder, der harte Kern, die Abschiedsdelegation, sie lassen an diesem Abend hinter sich: etliche Jahre ihres Lebens, eine Hälfte dieser Jahre jedenfalls. Jene, die ihnen fast immer gefallen hat, die sie sich selbst ausgesucht hatten und bei der sie die ganze Zeit geblieben sind. Einen großen Teil davon haben sie in den Wochen zuvor schon auf den Müll geschmissen, in Abfallcontainer auf Recyclinghöfen. „Die Volksschule“ wird wohl dabei gewesen sein, sie wissen es nicht mehr genau, sie haben die Übersicht verloren. Dabei gewesen sind wohl auch das „BayWa Kohlenlager“, ein „Innerstädtisches 3-stöckiges Stadthaus der 20er Jahre mit Hinterhof-Eingang“, die Eckhäuser „Antiquitäten-König“ und „Altes Wirtshaus (Schultheiss ‚Scharfes Eck‘)“, Dutzende Straßenbäume und 200 Platten Kopfsteinpflasterimitat, einst sechs Mark das Stück, heute so um die vier, fünf Euro. Insgesamt 80 Kofferraumladungen Zivilisation.

Es ist ihre Welt gewesen, die nun irgendwo in Müllverbrennungsanlagen verglüht oder zermahlen und eingeschmolzen wird. Möglicherweise wird Strom daraus oder Warmwasser. Sie ist am Ende also sogar noch einmal nützlich für die andere Welt, die große, wo der Gegner zu Hause ist und in der hohes Sommerabendlicht scheint, als die fünf Männer aus einer Tür des riesigen Hauses hinaus auf einen Vorplatz treten. Sie sagen einander nicht Lebewohl und liegen sich nicht in den Armen, sie sagen „Tschüss“, dann streben sie auseinander.

Kann man das so sagen, ist hier gerade eine Welt untergegangen? Das ist doch gewiss Unfug, nicht wahr? Ein Berliner Modelleisenbahnverein hat aufgehört zu existieren, das ist alles.

Zurück bleibt 0035-0049, der Keller unter Bauteil III. Das Betreten ist den Männern von nun an untersagt. Der ideale Keller. 40 Schritte lang, zehn breit, 240 Quadratmeter versehen mit Leuchtstoffröhrenlicht, Feuerlöschern und einem Abluftschacht. Im Fachbuch „Modellbau Anlagenplanung“ steht auf Seite 23 der Satz: „Kaum zu übertreffen in der Modellbahneignung ist nach wie vor ein trockener, gut belüfteter Kellerraum.“

Klewer war zum ersten Mal da unten, da war er 17. Mario Klewer, Jahrgang 1965, Vereinsmitglied geworden im Gründungsjahr 1982, Wort- und Schriftführer. Nahezu jeden Dienstagabend ist er in 0035-0049 gewesen und nahezu jeden Sonntag. Und er hat die Vereinssatzung geschrieben.

„Paragraph 1, Thema und Zweck: Nachbau des ehemaligen ‚Görlitzer Bahnhof‘ in Berlin-Kreuzberg im H0-Maßstab (1:87), DRG Epoche II in den 30er Jahren, einschließlich der Vorortstrecke bis zum Bahnhof Baumschulenweg, sowie Darstellung eines möglichst realistischen, berlintypischen Umfeldes. Einsatz jeglicher Fahrzeuge, die in diesem Zeitraum, durch Beleg von Fotos oder Texten, in Berlin anzutreffen waren. Förderung und Pflege des Interesses und Verständnisses für die Geschichte der Eisenbahn.“

Sie wollten das alte Berlin nachbauen. Für den Görlitzer Bahnhof haben sie sich entschieden, weil er in den Keller passte. Der bekanntere, zentraler in der Stadt gelegene Anhalter Bahnhof – an den hatten sie zuerst gedacht – erwies sich als zu groß. Beide Bahnhöfe gibt es nicht mehr. Wo sie standen, sind heute Grünflächen.

Klewer, ein unersetzter Mann mit Augen hinter einer schwarz gerahmten, schmalen Brille, sitzt bei sich daheim auf dem Balkon, im Süden Berlins. Seit dem Abschied vom Keller sind ein paar Tage vergangen. Drinnen in der Wohnung liegen verstreut Modellbahnutensilien, so viel, wie hineingepasst hat in die Wohnung, grobe Hölzer vor allem, Balken, auf denen früher die Klubanlage stand. Er ist noch nicht dazu gekommen, alles zu sortieren, zu prüfen, was sich für ihn nun noch aufzuheben lohnt und was nicht. Er erzählt von den Monaten, nachdem die Entscheidung für den Görlitzer Bahnhof getroffen worden war. „Wir waren so blauäugig, wie wir da rangegangen sind, mit einem Gleisplan und einer retuschierten Postkarte, und dann hatten wir irgendwann noch ein Buch, ‚Berlin und seine Bauten‘, von 1896 oder so.“

Sie merkten rasch, dass sie bessere Bilder von der Realität brauchten, um realistisch bauen zu können. Klewer wurde zum Archivfachmann, lernte, wo er nach ihnen suchen muss. Heute hat er Aktenordner voll mit alten Fotos, technischen Zeichnungen, Originalbauplänen. Jedes einzelne Blatt sauber eingehüllt in Klarsichtfolie. Er ist auch einmal auf die andere Seite der Mauer nach Ost-Berlin gefahren und hat den Bahnhof Baumschulenweg fotografiert. So wie er davon erzählt, muss es ein Abenteuer gewesen sein.

Sie bauten und verwarfen und bauten neu. Die Bahnhöfe, die Vorortstrecke und das Umfeld – Häuserlängen, -breiten, -höhen, Maßstäbe, Proportionen –, alles wurde immer berlintypischer, immer genauer. Sie feierten zehnjähriges und zwanzigjähriges Bestehen, sie wurden im „Eisenbahn-Kurier“ vorgestellt. „Eine Augenweide ist die filigrane Dachkonstruktion der Bahnhofshalle. Sie hat den Club zwei Jahre Arbeit gekostet.“ Unter ihr waren 172 Meter Schienen verlegt, insgesamt auf der Anlage waren es 750 Meter. Es gab 138 Weichen, 45 Loks und 500 Waggons. Und 18 Kilometer Kabel.

Sie lernten auch, mit anderen Augen durch ihre Stadt zu gehen. „Man läuft anders“, sagt Klewer. „Man muss immer ganz genau hinsehen, geht gar nicht mehr anders.“ Geht ihm vor allem bei Kirchen so, seitdem er mal eine gebaut hat.

Am anderen Ende der Stadt, im Norden, sitzen Werner Brettschneider und Carsten Thiel auf einem Sofa. Der Älteste und der Jüngste. Sie erzählen dasselbe. Thiel, Jahrgang 1983: „Ein Baum zum Beispiel. Du stehst davor und schaust, wie wächst der, in welche Richtungen, wie dicht? Jedes Mal. Ich hab auch dauernd Fassadenstück fotografiert.“ Brettschneider, Jahrgang 1933: „Geschichte!“

Sie alle stellten eines Tages aber auch fest: Das berlintypische Umfeld in der Gegenwart wurde ein anderes, es wandelte sich.

Klewer und seine Vereinsfreunde bemerkten es zum ersten Mal im Jahr 2003. Ins Protokoll der Mitgliederversammlung vom 2. September, anwesend waren 13 von 21 Mitgliedern, schrieb er zu Tagesordnungspunkt 6, „Flughafensituation“: „Der Flughafen soll zum 30.10.2004 geschlossen werden. Da aber zurzeit noch nichts beschlossen wurde, ist für unseren Verein auch noch nicht abzuschätzen, inwieweit wir davon betroffen sind.“

Die Großzügigkeit begann, aus der Stadt zu verschwinden, das Unrentable, die Gastfreundschaft. Klewer und die anderen jedenfalls mussten sich mit dem Gedanken auseinandersetzen, dass sie womöglich nicht mehr lange im Keller würden bleiben dürfen. Zumindest nicht mehr kostenlos. Sie hatten solche Geschichten schon von anderen Berliner Modelleisenbahnklubs gehört, die aus Post- oder Bahngeländen rausgefliegen waren. Und alles sprach dafür, dass auch das weitgehend leerstehende, kostspielige Tempelhofhaus, Eigentum der Bundesrepublik und des Landes Berlin, bald eine normale Immobilie werden würde. Verwaltet von Maklern.

Am Anfang war das anders gewesen. Am Anfang hatten die Amerikaner das Sagen in Tempelhof, die US Air Force. Mario Klewer schrieb in die Klubchronik: „Der Verein wurde im Sommer 1982 ... offiziell gegründet ... Die Gründungsmitglieder, alle durchweg Zivilbedienstete der US-Streitkräfte bzw. Angehörige dieser, hatten bereits die Clubräumlichkeiten hergerichtet ... Zu den Arbeiten an den Clubräumen zählten u. a. Demontage alter Rohre, Herausreißen alter Heizkessel und Abbruch alter Betonfundamente und natürlich diverse Malerarbeiten.“ Es gab keinen Mietvertrag, und es gab keine Miete. Die einzige Gegenleistung, die die Air-Force-Verwaltung für ihren Keller forderte, war die Erlaubnis, gelegentlich herunterkommen und den Zügen beim Fahren zusehen zu dürfen.

1993 übergab die US Air Force den Flughafen an die Berliner Flughafen-Gesellschaft. 1994 erstellte der Berliner Senat den ersten Flächennutzungsplan für die wiedervereinigte Stadt, er sah für das Flughafengelände eine zukünftige Nutzung als „Gewerbe-“, „Wohn-“, „Park-“, „Sport-“ und „Sonderfläche“ vor. 1996 einigten sich der Bundesverkehrsminister, der Regierende Bürgermeister Berlins und Brandenburgs Ministerpräsident auf den Neubau eines Großflughafens in Schönefeld, Tempelhof und Tegel sollten schließen. Und etwa zehn Jahre später meldete sich dann die Flughafengesellschaft bei den Modellbahnern. Es schien, als sei sie da erst auf 0035-0049 und die Leute darin gestoßen. Das von ihr verwaltete Haus hat 300 000 Quadratmeter Nutzfläche und ist mehr als einen Kilometer lang.

Protokoll der Mitgliederversammlung vom 5. 9. 2006, Flughafensituation:

„Zurzeit gibt es diverse Diskussionen, was mit dem Flughafen“ – er ist noch nicht geschlossen, Klagen von Fluggesellschaften verzögern das – „und seiner Nutzung passieren soll. Genaues ist noch nicht entschieden, wir müssen abwarten.“

5.12.2006: „Es soll eine Begehung am 14.12.2006 durch die Geschäftsführung der BFG und den Betriebsrat durchgeführt werden, um unsere Situation zu klären.“

6.3.2007: „Zusammenfassend ist zu sagen, es weiß keiner genau Bescheid.“

9.6.2007: „Bis 31.5. lief eine Frist ab, bis zu diesem Zeitpunkt sollten wir die Räume verlassen, wenn nicht, wird ab 1.6. ein ‚Nutzungsentgelt‘ von ca. 960 Euro pro Monat erhoben.“

14.1.2008, ein Schreiben der Flughafengesellschaft: „Sehr geehrte Damen und Herren, hierdurch teilen wir Ihnen mit, dass die Schlösser ... umgehend ausgewechselt werden. ... Es entfällt damit die Berechtigung zum Betreten der ... Räume.“

Fachbuch „Modellbahn Anlagenplanung“, Seite 15: „Die kleine Bahn kann eine ländliche Nebenbahn darstellen, eine Anschluss-Lokalbahn oder auch eine Hauptstrecke mit einem kleinen oder mittleren Unterwegsbahnhof. Nur muss alles zusammen und in die umgebende Landschaft passen.“ Und in die Zeit.

Die Modelleisenbahner nehmen sich einen Rechtsanwalt, beantragen eine einstweilige Verfügung beim Amtsgericht Tempelhof-Kreuzberg, der stattgegeben wird, sie erheben Klage beim Berliner Landgericht, werden ihrerseits von der Flughafengesellschaft „widerbeklagt“, die Parteien schließen auf Vorschlag des Gerichts einen Vergleich. „Die Widerbeklagten haben ... die Kellerräume im Bauteil III ... zu räumen und besenrein mit sämtlichen Schlüsseln an die Beklagte ... herauszugeben.“

Klewer: „Eigentlich war es aussichtslos.“

Brettschneider: „War wohl aussichtslos.“

Thiel: „Einen Funken Hoffnung hatte ich.“

Der Anwalt: „Die Chancen waren von vornherein nicht so riesig.“

Der Anwalt hat versucht, eine Argumentation aufzubauen, die aus der langjährigen Kellerbenutzung doch noch eine Art Mietverhältnis macht. Das ist nicht gelungen, es war ein Nutzungsverhältnis, und das ist es nach Ansicht des Gerichts bis zum Schluss geblieben. Nutzungsverhältnisse sind jederzeit kündbar.

Nie daran gedacht, das Nutzungsentgelt zu zahlen, Herr Klewer? „Nein, Strom und Wasser ja, aber kein Geld für einen Raum, der von uns erst benutzbar gemacht wurde.“

Dann geht er in den Keller, in seinen eigenen, dorthin wo ein paar Reste des Görlitzer Bahnhofs in Schubladen liegen. Und seine Lokomotiven. Aus einem Schubfach nimmt er einen Plastikquader, öffnet ihn. Eingebettet in schwarzen Schaumstoff liegen sechs Dampflokträder. Silber schimmernde, besonders filigran gearbeitete zwar, aber es bleiben Dampflokträder. Doch wer einige Schritte zurücktritt, oder wer sich ein paar Tage später an diesen Moment erinnert, an Klewer mit der geöffneten Plastikschachtel in den Händen, der könnte meinen, es seien Diamanten.

*(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 11.09.2009)*